ISSN 2351-6658
ISSN (ONLINE) 2351-6666

УПЛЫЎ ЛІБЕРАЛІЗАЦЫІ РЫНКУ ПАВЕТРАНЫХ ПЕРАВОЗАК ЕС НА РЭГІЯНАЛЬНАЕ РАЗВІЦЦЁ: ПЕРСПЕКТЫВЫ І ВЫКЛІКІ ДЛЯ БЕЛАРУСІ

АНДРЭЙ БЕЗРУЧОНАК

Анатацыя: Гэты матэрыял прысвечаны трансфармацыйным зменам рынку паветраных пасажырскіх перавозак краін Еўрапейскага Саюза, а менавіта: яго лібералізацыі, трансфармацыі авіякампаній і тэрытарыяльнай экспансіі авіякампаній новага тыпу – лоў-кошт. Быў зроблены акцэнт на ўплыве такіх авіякампаній на рэгіянальнае развіццё краін Еўрасаюза і на перспектывах і выкліках іх уваходу на беларускі рынак.

Ключавыя словы: лібералізацыя, авіяперавозкі, лоў-кошт авіякампаніі, трансфармацыя.

EU'S AIR TRANSPORT MARKET LIBERALISATION INFLUENCE ON REGIONAL DEVELOPMENT: THE PROSPECTS AND CHALLENGES FOR BELARUS

Abstract: This paper discusses transformational changes of the passenger air travel market in the EU countries, such as liberalisation, airlines transformation and spatial expansion of low-cost airlines. The emphasis is made on the impact of such airlines on regional development of the EU member states as well as on the prospects and challenges for their entrance into the Belarusian market.

Keywords: Liberalisation, Air Travel, Low-Cost Airlines, Transformation.

Першапачаткова ідэя рэфармавання дзяржаўнага рэгулявання рынку авіяперавозак была тэарэтычна абгрунтавана Альфрэдам Канам і практычна ўжыта ў ЗША ў 1978 годзе (Закон "Аб дэрэгуляванні паветраных перавозак", вынікам якога сталі якасна новыя ўмовы на рынку: вольны ўваход новых авіякампаній, павелічэнне канкурэнцыі, зніжэнне тарыфаў і павелічэнне пасажыра- і грузапатоку). Піянерам сярод бюджэтных авіякампаній ЗША была Southwest Airlines, якая і сёння з'яўляецца адной з найбуйнейшых авіякампаній свету па колькасці перавезеных пасажыраў (110 мільёнаў чалавек у 2014-м годзе).

У Еўрапейскім Саюзе (далей – ЕС) памяншэнне дзяржаўнага ўмяшання ў сферу кампетэнцыі авіякампаній, накіраванае на стварэнне адзінага рынку на роўных умовах, паэтапна ажыццяўлялася ў межах трох "лібералізацыйных пакетаў" з 1987 па 1993 год. У выніку была створана сістэма, пры якой авіякампаніі маглі свабодна выконваць рэйсы ў межах адзінага рынку краін ЕС (European Parliament, 2007). Гэтая трансфармацыя сістэмы рэгулявання авіяперавозак прывяла да тэрытарыяльнай экспансіі бюджэтных авіякампаній (Ryanair, EasyJet, Wizzair, іншыя) па амерыканскім узоры і ў Еўропе. Геаграфічна першая еўрапейская лоў-кошт авіякампанія – Ryanair – узнікла ў "ізаляванай" Ірландыі (бо патрапіць да Вялікай Брытаніі, з якой значную частку насельніцтва Ірландыі звязвалі асабістыя, культурныя і эканамічныя сувязі, мелася магчымасць толькі паромам (на што марнавалася шмат часу) ці нацыянальнымі перавозчыкамі (British Airways ці Aer Lingus)). З пачатку 2000-х адбылося пашырэнне сеткі маршрутаў лоў-кошт авіякампаній на кантынентальную частку Еўропы (Брусэль) і далей – на поўдзень (павялічылася даступнасць новых турысцкіх накірункаў) і на ўсход (пасля найбуйнейшага ў гісторыі пашырэння ЕС у 2004 годзе). У 2011–2013-х гадах адбылося пашырэнне геаграфіі лоў-коштаў на рынкі Украіны (Wizzair, Norwegian) і Расіі (EasyJet, Norwegian), такім чынам, бюджэтныя авіякампаніі пачалі выконваць рэйсы ва ўсе краіны, што мяжуюць з Рэспублікай Беларусь, што дазваляе сцвярджаць пра трансфармацыю рэгіянальнага рынку паветраных перавозак.

У Еўрапейскім Саюзе прыток пасажыраў у рэгіянальныя аэрапорты прывёў да павелічэння агульнай колькасці інвестыцый, росту плыні турыстаў і прыбытку ў рэгіёны, спрыяючы іх эканамічнаму развіццю. Некаторыя еўрапейскія ваенныя аэрадромы ў сярэдзіне і напрыканцы 1990-х гадоў з прыходам бюджэтных авіякампаній былі ператвораны ў канкурэнтаздольныя грамадзянскія аэрапорты. Прыкладамі з'яўляюцца аэрапорты Хан і Відзэ (Нямеччына), якія зараз пазіцыянуюць сябе адпаведна як Франкфурт (Хан) і Дзюсельдорф (Відзэ). Эфектыўнае пазіцыянаванне, гнуткая падатковая палітыка ў

дачыненні да авіякампаній (зборы і падаткі на пасажыраў ніжэйшыя, чым у буйных аэрапортах-суседзях), а таксама вырашэнне пытання дастаўкі пасажыраў непасрэдна ў Франкфурт і Дзюсельдорф паспрыялі росту пасажырапатоку і эканамічнаму развіццю як саміх аэрапортаў (і не за кошт збораў з авіяперавозчыкаў, а з гандлю і сферы паслуг), так і рэгіёна (ELFAA, 2004: 5–7; Brophy and Dominic, 2005).

У сувязі з трансфармацыяй рынку пасажырскіх авіяперавозак ЕС актуальным будзе аналіз уплыву гэтых зменаў на паветраную мабільнасць грамадзян Беларусі. Так, экспансія авіякампаній Ryanair, Wizzair, EasyJet, Norwegian у Літву (Каўнас, Вільня), Польшчу (Варшава, Модлін), Украіну (Кіеў, Жуляны) прывяла да павелічэння колькасці беларусаў, якія пачынаюць падарожжа з гэтых аэрапортаў (так, у 2012 годзе доля беларусаў у агульным пасажырапатоку аэрапорта Вільні складала 10%, ці каля 200 000 чалавек (Levaškevičius, 2013), і, верагодна, павялічылася ў сувязі з адкрыццём у 2013 годзе прамога рэйса “Белавія” Мінск–Вільня). Вялікі поспех мела тарыфная палітыка гэтых авіякампаній, якая дазволіла прапаноўваць кошты ніжэйшыя, чым у канкурэнтаў (так, у 2014-м годзе сярэдні кошт квітка авіякампаніі Ryanair складаў 46 еўра (для параўнання, сярэдні кошт квіткоў у канкурэнтаў – Norwegian і EasyJet – у 2014-м годзе складаў 83 і 84 еўра адпаведна, а ў такіх традыцыйных перавозчыкаў, як Lufthansa, IAG і Air France-KLM – 235, 242 і 300 еўра адпаведна (Ryanair, 2014)), што мабілізавала насельніцтва з невысокім плацежным патэнцыялам, што актуальна для Беларусі.

Можна адзначыць наступныя патэнцыйныя плюсы прыходу бюджэтных авіякампаній на рынак Беларусі:

1) развіццё рэгіянальных аэрапортаў (аналіз інфраструктурнага патэнцыялу існуючых узлётна-пасадачных пляцовак Беларусі паказаў, што рэгіянальныя аэрапорты Брэста, Гомеля і Гародні з’яўляюцца найбольш прыдатнымі (па працягласці паласы і наяўнасці іншай інфраструктуры – веж АТС, заправак, тэрміналаў і персаналу) для абслугоўвання летакоў тыпу Boeing 737-800 NG (аднаго з самых папулярных сярод лоў-кошт авіякампаній за кошт тэхнічных паказчыкаў, такіх як кошт, умяшчальнасць, расход паліва, дыяпазон палёту), аднак эканамічны і дэмаграфічны патэнцыял разам з транспартнай даступнасцю выводзіць на першае месца аэрапорты Гомель і Брэст);

2) рост канкурэнцыі і памяншэнне кошту падарожжа паветраным транспартам, а ў некаторых выпадках – наземнымі відамі транспарту (напрыклад, хуткаснай чыгункай, як адбылося ў ЗША, Нямеччыне, Аўстраліі);

3) рост пасажырапатоку, што ў сваю чаргу станоўча ўплывае на развіццё турысцкай сферы эканамічнай дзейнасці;

4) рост колькасці працоўных месцаў (еўрапейскі досвед паказвае, што кожны мільён пасажыраў у год генеруе каля 1000 працоўных месцаў у сярэдніх і вялікіх аэрапортах; сярэдняя лічба па амерыканскіх аэрапортах – 700 працоўных месцаў (аднак існуюць варыяцыі ад 300 да 2000, у залежнасці ад месцазнаходжання (BITRE, 2013: 1)).

Да мінусаў дэрэгулявання і да патэнцыйных выклікаў для Беларусі можна аднесці наступныя негатыўныя асаблівасці прыходу ці сыходу лоў-кошт авіякампаній:

1) высокая залежнасць транспартнай даступнасці населенага пункта ад палітыкі лоў-кошт авіякампаніі (у выпадку, калі авіякампанію не задавальняюць умовы дзейнасці (кошты за аэранавігацыйнае абслугоўванне ці невысокі профіт), яна ў выніку скарачае колькасць маршрутаў, рэйсаў ці ўвогуле пакідае аэрапорт (найменш абароненымі ў дадзеным выпадку з'яўляюцца рэгіянальныя аэрапорты), што абмяжоўвае ці пазбаўляе спажыўца паслуг падарожжа паветраным транспартам);

2) канкурэнцыя можа выклікаць фінансавыя праблемы ў былога манапаліста на рынку (скарачэнне пасажырскага трафіку (нават пры адрозненні катэгорый пасажыраў, якія карыстаюцца паслугамі традыцыйнага перавозчыка (бізнэс-пасажыры) і лоў-кошт перавозчыка (турыстычныя паездкі)), можа пагоршыць яго фінансавае становішча (звычайна гаворка ідзе пра нацыянальнага перавозчыка краіны), што можа выклікаць павелічэнне дзяржаўных датацый ці банкруцтва.

Аднак, нягледзячы на заўвагі наконт дэрэгулявання паветранага транспарту, ён прынёс – і працягвае прыносіць – значную карысць для сярэднестатыстычных пасажыраў, якія, па падліках эканамістаў з Brookings Institution і George Mason University, у перыяд з 1990 па 1995 год штогод эканомілі каля 19,4 мільярда даляраў з-за зніжак коштаў на квіткі (Poole and Butler, 1999: 4). Вольны рынак істотна пашырыў транспартную даступнасць буйных і сярэдніх гарадоў, павялічыў мабільнасць іх насельніцтва за кошт паветраных перавозак – мільёны еўрапейцаў (сярод якіх – тысячы беларусаў) і амерыканцаў упершыню ў жыцці атрымалі магчымасць падарожнічаць паветраным транспартам.

Бібліяграфія

1. Brophy, S. and Dominic, S. G. (2005). "How Ryanair Has Exploited The Economic Theory Behind Airline Contestability and Deregulation", *Student Economic Review,* № 17: 245–257.

2. Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics (2013). "Employment Generation and Airport, Information Sheet", № 46.

3. European Parliament (2007). “The Consequences of The Growing European Low-Cost Airline Sector”, *Committee on Transport and Tourism study paper.* Brussels: EP.

4. European Low Fares Airline Association (2004). “Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment”, *European Low Fares Airline Association report.* Brussels: ELFAA.

5. Poole, R.W. Jr. and Butler, V. (1999). “Airline Deregulation: The Unfinished Revolution”, *Regulation,* 22(1): 44–51.

6. Levaškevičius, E. (2013). Ryanair в действии: «10% пассажиров аэропорта Вильнюса – белорусы», *Citydog.by,* URL: http://citydog.by/post/aehroport-vilnyusa/

7. Ryanair (2015). *Corporate Report Full Year Results 2014.* Dublin: Ryanair.